VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 149)
z dnia 5 grudnia 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 149)

5 grudnia 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)** przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2048).

W posiedzeniu udział wzięli: **Kazimierz Smoliński** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa ze współpracownikami, **Alvin Gajadhur** główny inspektor transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury NIK wraz ze współpracownikami, **Michał Rogalski** p.o. prezes Polskiej Izby Informatyki i Telekomunikacji, **Krzysztof Gorzkowski** przedstawiciel Kapsch Telematic Services Sp. z o. o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych, **Wojciech Paluch, Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów oraz zaproszonych gości.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego dzisiejszego posiedzenia. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy porządek obrad. Obejmuje on rozpatrzenie sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2048).

Zostałem upoważniony przez podkomisję do przedstawienia wyników prac. Podkomisja obradowała w dniu 30 listopada 2017 r. Na tym posiedzeniu przeprowadziliśmy dyskusję ogólną nad projektem ustawy, a następnie rozpatrzyliśmy kolejne artykuły. Przypomnę, że przedmiotowy projekt ustawy zakłada przeniesienie zadań związanych z poborem opłaty elektronicznej za przejazd samochodami po drogach krajowych od Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad do Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Do Głównego Inspektora Transportu Drogowego przeniesiono także wszystkie kompetencje związane z systemem poboru opłaty elektronicznej oraz opłaty za przejazd autostradą na odcinkach zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Nowe zadania Generalna Inspekcja Transportu Drogowego będzie wykonywała samodzielnie. Ustawa dopuszcza, że będzie możliwe zaangażowanie innych organów administracji rządowej w tym zakresie. A zakres czynności, które będą mogły zostać powierzone podmiotom trzecim z sektora prywatnego zostanie ograniczony do niezbędnego minimum.

Zaletą proponowanego rozwiązania jest zapewnienie ciągłości funkcjonowania KSPO, w szczególności docelowa optymalizacja kosztów jego funkcjonowania, a także wzmocnienie nadzoru i kontroli ministra infrastruktury nad organem realizującym pobór opłat na drogach zarządzanych przez państwo. Proponowane rozwiązanie pozwoli na maksymalne uniezależnienie procesu poboru opłat drogowych od podmiotów trzecich oraz maksymalizację stopnia wykorzystania istniejących aktywów, które zostaną przejęte przez Generalnego Inspektora Transportu Drogowego od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Dzięki przejęciu pełnej kontroli nad Krajowym Systemem Poboru

Opłat przez administrację państwową będzie ułatwione ewentualne dokonywanie szybkich, potrzebnych, niezbędnych zmian w tym systemie.

Chodzi o zapewnienie efektywniejszego wykonywania zadań administracji publicznej m.in. dotyczących monitorowania przewozu drogowego towarów, stwierdzania i sankcjonowania naruszeń dotyczących przejazdów pojazdami nienormatywnymi czy kontroli zezwoleń wydawanych dla przewoźników zagranicznych. Zaproponowano, aby ta nowelizacja weszła w życie 3 listopada 2018 r. z wyjątkiem niektórych przepisów, które wejdą w życie w innych terminach.

Podczas obrad w miniony czwartek do projektu ustawy zgłoszono i przyjęto poprawki redakcyjno-legislacyjne zgłaszane przez Biuro Legislacyjne. Miały one na celu doprecyzowanie niektórych projektowanych przepisów. Pozostałe poprawki merytoryczne zostały zgłoszone przez pana posła Żmijana oraz pana posła Suchonia. Nie zostały przyjęte.

Na tym zakończyliśmy posiedzenie podkomisji. Tak – z mojej strony – wyglądało posiedzenie. Przedstawiam dziś sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej w tym zakresie. Wobec tego możemy – moim zdaniem – przystąpić do ponownej analizy – już teraz na posiedzeniu Komisji – projektu ustawy z druku nr 2048. Ale oczywiście możemy poprzedzić to rozpatrywanie uwagami. Tak samo zresztą było – co chcę podkreślić – na posiedzeniu podkomisji. Była możliwa dyskusja. Była debata. Tak że zachowując dobre obyczaje w tym momencie zapraszam państwa posłów do zgłaszania – na razie – uwag ogólnych, nie do zapisów zawartych w druku nr 2048.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, bardzo dziękuję, że pan przewodniczący umożliwia zabranie głosu, bo na tym etapie spróbuję spuentować i także – na koniec swojego wystąpienia – postawić wniosek. Otóż, wrócę do pierwszego czytania, kiedy zabierając głos zadawałem pytania o zasadność regulacji prawnych, mających na celu tak naprawdę oczywiście przeniesienie z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad do Głównego Inspektora Transportu Drogowego zadań związanych z pobieraniem opłat za przejazd autostradą i opłat pobieranych na pozostałych drogach krajowych. Zwracałem się wtedy do pana ministra Chodkiewicza bardzo zdecydowanie…Oczywiście pierwsze czytanie jest na poziomie pewnej ogólności. Zadawaliśmy pytania, zwracaliśmy uwagę na pewne zagrożenia co do funkcjonowania systemu po wejściu w życie ustawy. Ale także prosiłem, żeby pan minister i resort przygotował się głębiej, bo będziemy zadawać szczegółowe pytania co do zasadności takiego rozwiązania.

I rzeczywiście tak było. Była dość długa – z udziałem strony społecznej – dyskusja. Zgłaszaliśmy także poprawki. Rzecz jasna, arytmetyka jest nieubłagana. Większością głosów posłów strony rządzącej poprawki były odrzucane. To jakby naturalna rzecz. Mamy świadomość, że także dziś tak będzie. Sprawozdanie zostanie przyjęte. Niemniej jednak chcę bardzo jednoznacznie powiedzieć, że na szereg pytań nie uzyskaliśmy odpowiedzi. Na pewno nie wykazał pan minister, że wykonywania zadań w zakresie poboru opłat w systemie biurokratycznym, bo przez jednostkę publiczną rządową, jest bardziej racjonalne i bardziej efektywne niż wykonywanie tego zadania w trybie wyłaniania oferty publicznej. Nie ma bowiem żadnych dowodów – mówię teraz szerzej – że zadania publiczne wykonywane przez jednostki rządowe, państwowe w trybie monopolistycznym – to nie ulega wątpliwości – są lepiej, racjonalniej, optymalnie kosztowo wykonywane niż przez wyłaniane podmioty w trybie oferty publicznej. To generalna zasada. Cały świat o tym wie. Tylko nie wiedzieć czemu pojawia się taki projekt regulacji prawnych, które mają zawracać bieg Wisły. Otóż, w tej kwestii pan minister absolutnie nie przekonał nas. Nie miał zresztą argumentów w tym zakresie.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że te regulacje także umożliwiają Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego realizację tego zadania przy pomocy innych, trzecich podmiotów, ale cząstkowo, czyli będzie mógł zakupić bezpośrednio – bez oferty publicznej w trybie ustawy o zamówieniach publicznych – program, technologię w trybie cząstkowym wykonawcę itd. Konia z rzędem temu, kto mi udowodni, że wykonanie tak poważ-

nego zadania jak systemu poboru opłat można złożyć cząstkowo, można to zrobić prawnie, odpowiedzialnie, tak, żeby ten system zafunkcjonował. Bo przecież tu – w gruncie rzeczy – chodzi o poważne środki publiczne. Chodzi o dochody do budżetu państwa i do Krajowego Funduszu Drogowego, z którego realizujemy dwa podstawowe największe zadania infrastrukturalne w naszym kraju, a mianowicie budowę dróg samochodowych i budowę programu dróg kolejowych. To jedna zasadnicza kwestia. Nikt nie udowodnił, że tryb bezprzetargowy jest wydajniejszy, że jest kosztowo lepszy niż dokonanie wyboru w trybie oferty publicznej.

Trzecia kwestia – to oczywiście komu przekazujemy? Przekazujemy jednostce – Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, który jest absolutnie nieprzygotowany, jeżeli chodzi o wiedzę i kompetencje w tym zakresie. Nie wykonywał do tej pory żadnego systemu teleinformatycznego. Jeżeli nadzoruje system CANARD, jeżeli nadzoruje inne systemy, to tylko nadzoruje, bo wykonywały je firmy specjalistyczne. Główny Inspektor Transportu Drogowego występował tu tylko w roli zamawiającego, ale oczywiście w trybie oferty publicznej. Zatem także z tego punktu widzenia ten program jest po prostu – w moim przekonaniu – nie do zrealizowania i jest poważnym zagrożeniem dla realizacji tego – tak bardzo ważnego – zadania.

Czwarta kwestia – to oczywiście pytanie – co to ma być za system? Jaki system chce zakupić Główny Inspektor Transportu Drogowego? Co to oznacza dla użytkowników? Co to oznacza dla kierowców? Co to oznacza dla przedsiębiorców transportu drogowego? Co to oznacza dla budżetu i Krajowego Funduszu Drogowego? Na te pytania w ogóle nie padły odpowiedzi.

Bardzo negatywnie oceniamy te regulacje. Pomijam, że w uzasadnieniu resort napisał, że niekonieczne, zbędne są konsultacje społeczne. Mówiłem w jakim trybie i jak nagle projekt rządowy wpłynął do Laski Marszałkowskiej, jak szybko zaczęliśmy procedować, ale żeby nie odbyły się poważne konsultacje społeczne z udziałem tych, którzy naprawdę mają wiedzę na ten temat, bo o to w gruncie rzeczy chodzi. Ten system trzeba zainstalować. Trzeba doprowadzić do tego, żeby on zafunkcjonował, żeby po prostu środki płynęły do budżetu państwa i do Krajowego Funduszu Drogowego.

Dlatego też, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w tej chwili stawiam wniosek o negatywną rekomendację tego sprawozdania. Zdaję sobie sprawę, że ten wniosek zostanie oddalony. Chcę powiedzieć w imieniu swojego klubu, że w trakcie drugiego czytania na sali plenarnej złożę do tego projektu stosowne poprawki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze w tej sprawie?

Pan minister Grabarczyk, proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panowie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, elektroniczny system poboru myta zdał egzamin, sprawdził się. Mamy odnotowane przychody z tego tytułu na poziomie przekraczającym 8 mld zł. Dokładnie 8 mld 750 mln zł. To są dane z minionego tygodnia, gdy obradowaliśmy w ramach podkomisji zajmując się tym projektem. To dobry wynik.

Przypominam, że gdy podejmowaliśmy decyzję o tym, żeby odejść od systemu winietowego, roczne przychody z tytułu sprzedanych winiet prawie równały się wypłatom rekompensat dla koncesjonariuszy. Dlaczego wypłacaliśmy rekompensaty? To było pokłosie 2005r., sporu z Komisją Europejską. Komisja Europejska stała na stanowisku, że nie można dwa razy pobierać opłaty za korzystanie z dróg. Ci, którzy mieli wykupione winiety mieli prawo bez opłat wjechać na autostrady, którymi zarządzali koncesjonariusze. Okazało się, że dobrze zrobiliśmy, mimo że weszliśmy w spór z koncesjonariuszami. Przypomnę, że ten spór, który rozpoczął się w mojej kadencji ministrowania, ostatecznie wygraliśmy. Komisja Europejska kilka tygodni temu przyznała rację polskiemu rządowi. Należne są jeszcze z tego tytułu zwroty na rzecz Skarbu Państwa – ponad 900 mln zł, a z odsetkami 1,2 mld zł.

Dlaczego o tym mówię? Dlatego, że nieefektywny system zastąpiliśmy efektywnym. A dziś chcemy wrócić znowu do mniej efektywnego. Nie znajduję uzasadnienia, poza jednym – że tym projektem ustawy minister infrastruktury i cały rząd przyznaje, iż w porę nie ma wyłonionego nowego operatora systemu poboru opłat. I tu zgoda. To przyznanie się do winy. Ale dlaczego mamy w tej chwili zawracać bieg rzeki i wracać znowu do nieefektywnego modelu – do centralizacji, przejmowania przez państwową instytucję, która tak naprawdę ma i tak wiele do zrobienia na polskich drogach. Bo Inspekcja Transportu Drogowego ma co robić. Nie obciążajmy jej dodatkowym zadaniem.

Jeżeli mamy sytuację wyjątkową, że przesunął się w czasie przetarg, to przecież możemy zastosować inne metody i przedłużyć obowiązywanie istniejącej umowy, w krótkim czasie rozstrzygnąć postępowanie, które wyłoni zarządcę istniejącego systemu. Ale nie wylewajmy dziecka z kąpielą. Bo skończy się źle. To apel. Podpisuję się pod wszystkimi uwagami, które zgłosił przed chwilą pan przewodniczący Stanisław Żmijan. On wie co mówi. On pracował w Komisji Infrastruktury od 2001 r. w sposób nieprzerwany. Zna całą historię choroby. I stawia dobrą diagnozę.

Inspekcja Transportu Drogowego nie poradzi sobie z tym problemem. Załamią się przychody z tytułu poboru opłat w elektronice. Będziemy szukali wtedy protez. Możemy tego uniknąć. Mamy jeszcze trochę czasu. Dajmy sobie ten czas. Poprośmy ministra infrastruktury, żeby przedstawił nam awaryjne ścieżki wyłonienia nowego operatora. Dajmy czas ministrowi. Ale nie idźmy drogą na skróty. Państwo nie da rady, przejmując na siebie wszystkie zadania. To jest sprzeczne z zasadą pomocniczości, która została wyrażona w konstytucji. Jeszcze nie jest za późno. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Nie widzę kolejnych zgłoszeń.

Pan chciał zabrać głos w dyskusji. Natomiast dzisiaj rozpatrujemy sprawozdanie. Ale jeśli pan tak bardzo chce, to bardzo proszę.

P.o. prezes Polskiej Izby Informatyki i Telekomunikacji Michał Rogalski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Michał Rogalski – Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji. Zabierałem głos na posiedzeniu podkomisji. Uwagi zgłaszane za moim pośrednictwem przez przemysł teleinformatyczny nie zostały przyjęte. Poprosiłem o głos z tego względu, żeby w większym gronie krócej niż na posiedzeniu podkomisji przedstawić nasze problemy.

Otóż, całkowicie zgadzamy się z tym, co powiedział poseł Żmijan. W pełni pokrywa się to z naszym stanowiskiem.

Chciałem zwrócić uwagę na jeszcze jedną rzecz. Art. 1 zmiana 1 lit. b) proponowanej ustawy zmieniającej m.in. ustawę o drogach publicznych ogranicza w ogromnym stopniu liczbę podmiotów, które mogą realizować pobór opłat i usługi związane z funkcjonowaniem Krajowego Systemu Poboru Opłat. To ograniczenie przede wszystkim do podmiotów sektora publicznego, natomiast później są poczynione wyjątki dopuszczające zlecenie niektórych czynności innym podmiotom, w tym mieszczą się firmy komercyjne. Ale zaraz później jest jednostka redakcyjna, która mówi, że jeżeli to zgłoszenie następuje przy niestosowaniu Prawa zamówień publicznych, to wówczas stosowana jest procedura uproszczona.

Najbardziej niepokoi nas ta kwestia. Uważamy, że nie przez przypadek ten przepis się znalazł. Jego autorstwo pochodzi od Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Ale umieszczenie go w tej ustawie pozwala przypuszczać, że zamówienia mogą być udzielane bez zastosowania Prawa zamówień publicznych. Trudno z tym zgodzić się ze względów, o których mówił pan poseł Żmijan. Istnieje ścieżka alternatywna. Myślę, że jej zastosowanie byłoby może bardziej bezpieczne.

Tym wykluczeniem – już kończąc – podmiotów, praktycznie wykluczeniem podmiotów komercyjnych z realizacji prac przy Krajowym Systemie Poboru Opłat, ustawodawca – i to chcę podkreślić – zastawia pułapkę na Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Dlatego, że jeżeli z jakichkolwiek powodów nie powiedzie się wykonanie systemu w tym terminie, który jest krótki, to praktycznie bez zmiany ustawy nie istnieje możli-

wość podzlecenia tego firmom komercyjnym. Stąd wnioskowaliśmy, żeby przepisy w tym zakresie zmienić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, w tym momencie chciałbym powitać pana ministra Kazimierza Smolińskiego – sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa oraz pana Alvina Gajadhura – głównego inspektora transportu drogowego, przedstawiciela Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jeśli jest na sali. Czy jest ktoś z GDDKiA? Może dojdzie. Witam też przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli.

Panie ministrze, proszę o odpowiedź na zgłoszone wątpliwości.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Kazimierz Smoliński:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, na posiedzeniu podkomisji pan minister Chodkiewicz odpowiadał na większość z tych wątpliwości. Ale jeżeli trzeba, to po raz kolejny mogę odpowiedzieć. Najpierw może trochę żartobliwie. Panie przewodniczący Żmijan, teraz koń z rzędem niewiele kosztuje, w średniowieczu to był zakład praktycznie niemożliwy do zrealizowania. Myślę, że w tej chwili z pensji, albo dwóch pensji poselskich można będzie kupić konia z rzędem, jeżeli ten system zacznie za rok działać. Tak, z rzędem oczywiście.

Natomiast na poważnie. Pan poseł Grabarczyk użył słowa „myto". Rzeczywiście, myto kojarzy nam się z pewną daniną publiczną. Te opłaty są też formą daniny publicznej. A – jak wiemy – większość danin publicznych jest pobierana bezpośrednio przez administrację państwową. Nie są to czynności zlecane żadnym innym podmiotom. Tutaj trudno znaleźć inny sposób i powiedzieć, że prywatny byłby tańszy, bo tego się nie sprawdza. Natomiast tutaj mamy doświadczenia z funkcjonującym systemem. Inspekcja Transportu Drogowego podejmuje się tego działania, wierząc, że jest w stanie to zrealizować. W naszym mniemaniu niewątpliwie nie jest to w tej chwili kwestia wyliczeń, bo dałoby się to wyliczyć, chociażby z faktu ile chcemy przeznaczyć środków z budżetu, a ile obecnie wydajemy na funkcjonowanie tego systemu. Przecież prawie 0,5 mld zł do dwustu iluś milionów rocznie wydaliśmy na ten system w okresie jego funkcjonowania – rocznie, czyli w sumie ponad 3 mld zł wydaliśmy. Założone wydatki, które są przewidziane jako ocena skutków regulacji są zdecydowanie niższe. Naszym zdaniem, to powinien być dowód na to, że koszty funkcjonowania systemu powinny być niższe.

Ale w związku z tym, że jest to swego rodzaju danina publiczna, to nie same koszty są najważniejsze. Jest także ważna kwestia niezawodności systemu, kwestia bezpieczeństwa tego systemu, kwestia bezpieczeństwa danych, które istnieją, kwestia dostępu do tych danych. Jeżeli weźmiemy razem te wszystkie rzeczy, to uważamy, że lepiej jak to będzie realizowała jednostka państwowa w postaci Inspekcji Transportu Drogowego. To założenie, które przyjmujemy jako rząd. Myślę, że parlament podzieli nasze stanowisko. Uważamy, że jest to najlepsze rozwiązanie.

Oczywiście, każdy, kto podejmuje się jakiegoś działania musi zdawać sobie sprawę, że związane jest tym pewne ryzyko. Oczywiście, z każdym działaniem jest związane ryzyko. Ale mamy dokładny plan, etapy – kamienie milowe – zrealizowania tego przedsięwzięcia. Dlatego jesteśmy zdecydowani wnioskować, aby parlament przyjął naszą propozycję. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Czy pan minister Gajadhur chce coś dodać do tego?

Proszę bardzo.

Główny inspektor transportu drogowego Alvin Gajadhur:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo – jak powiedział pan minister Smoliński – Inspekcja Transportu Drogowego podejmuje się tego zadania. Jesteśmy przekonani, że w listopadzie 2018 r. opłata będzie pobierana. Oczywiście, musimy spiąć się, musimy zrealizować wiele zamówień publicznych, zatrudnić ekspertów, którzy będą nad tym pracowali. Oczywiście to są pewne rzeczy, które trzeba zrobić.

Natomiast Główny Inspektorat Transportu Drogowego ma doświadczenie we wprowadzaniu różnych systemów. Przypomnę, że wprowadziliśmy m.in. system foto-radarowy. Jest utworzony tzw. system CANARD. Teraz w ciągu 4 miesięcy zbudowaliśmy system KREPTD – wersję podstawową Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego. Parlament nie przyjął stosownej ustawy. Dopiero ten rząd przygotował projekt. Parlament uchwalił ustawę w ubiegłym roku. My w szybkim czasie przeprowadziliśmy postępowanie przetargowe. W ciągu 4 miesięcy zbudowaliśmy wersję podstawową. Od 30 listopada KREPTD funkcjonuje.

Są to również inne systemy, jak Centralna Ewidencja Naruszeń, którą też prowadzimy od wielu lat. A do tego – co też podkreślał pan minister Smoliński – chodzi też o bezpieczeństwo danych. One będą przechowywane u nas – w Polsce. Do tego systemu będzie można dodać nowe funkcjonalności np. związane z uszczelnieniem systemu podatkowego. Później również ważenie preselekcyjne, tudzież elektroniczną kontrolę zezwoleń. Zatem ten system można będzie rozwijać. I – co ważne – nie trzeba będzie co kilka lat przeprowadzać nowego postępowania przetargowego. Inspekcja będzie już prowadziła ten system cały czas. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Proszę uprzejmie. Proszę przedstawić się.

Przedstawiciel Kapsch Telematic Services Sp. z o. o. Krzysztof Gorzkowski:

Dzień dobry państwu. Krzysztof Gorzkowski – firma Kapsch operator państwowego elektronicznego systemu poboru opłat drogowych ViaToll. Pozwalam sobie po raz kolejny prosić o głos, aby bardzo krótko zdefiniować wszystkim państwu – paniom i panom posłom – realne koszty i realne przychody tego systemu. Nie chcę odnosić się do merytoryki, czy też wchodzić w polemikę państwa – czy Generalna Inspekcja Transportu Drogowego posiada kompetencje, czy ich nie posiada. Nie nam to oceniać.

Natomiast my od 6 lat posiadamy te kompetencje w kraju i bardzo rzetelnie zgodnie z bardzo wymagającym kontraktem, świadczymy usługi na rzecz i w imieniu Skarbu Państwa. Teraz wyjaśnię, jak te usługi wyglądają. Otóż, dziś jest to umowa, która nas wiąże 32 bardzo wymagającymi warunkami, a zatem Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako właściciel systemu – mówiąc kolokwialnie – ma nad nami bat, którym może dowolnie świstać, weryfikować każdą czynność i każdą zebraną bądź niezebraną złotówkę. Powiem więcej – ta umowa jest tak restrykcyjna, że gdybyśmy nie zebrali złotówki, to płacimy 100 zł kary. I nie jest to umowa, taka jest rzeczywistość.

Teraz co do kosztów i przychodów tego systemu. Nakłady inwestycyjne – myślę, że nie muszę tłumaczyć różnicy między nakładem inwestycyjnym a kosztem operacyjnym – tego systemu wyniosły 1 mld 72 mln zł w 2011 r., wtedy kiedy zbudowano 1560 km dróg i objęto opłatami. Przez kolejne 6 lat, przez które rozbudowaliśmy system – cały czas podkreślam państwowy system – o ponad 2000 km, do dzisiejszej wielkości, czyli 3660 km, opłaty te wyniosły 268 mln zł. Zatem nakłady inwestycyjne netto nie przekroczyły 1,4 mld zł. Koszty operacyjne przez ten czas są bardzo zbliżone, są nieco ponad 1,4 mld zł.

Koszty operacyjne – też wyjaśnię, co to znaczy. Ponieważ spotkaliśmy się z zarzutem, że to są przychody Kapsch, zyski Kapsch. Otóż, koszty operacyjne – to 400 osób pracujących na bramkach autostradowych pobierających opłaty. To są opłaty za prąd, opłaty i utrzymanie m.in. 100 jednostek mobilnych, które są w gestii Generalnego Inspektora Transportu Drogowego, które mają pracować 24 godziny na przez 7 dni w tygodniu, które weryfikują pobór opłat. One nazywają się mobilne jednostki kontrolne, bo *de facto* to są jeżdżące komputery. I spełniają taką rolę jak bramownica kontrolna. Zatem ten system jest w pełni efektywny. W tym roku przychody będą nieco poniżej 2 mld zł, a koszty operacyjne – na poziomie 15%.

Na koniec przypomnę państwu jedną rzecz, bo te przekłamania też często i na pierwszym posiedzeniu Komisji i podkomisji miały miejsce. System jest państwowy. Serwery są w Polsce, tak jak stanowi polskie prawo. Wszelkie dane, w tym dane osobowe są prze-

twarzane i są własnością generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Proszę, żebyśmy nie mylili tych pojęć.

Chciałbym też państwu powiedzieć, jaka jest efektywność tego systemu. Zbieramy – zgodnie z kontraktem – 100% należnych opłat. Wymóg mamy na poziomie 99,997%. A zatem – jak powiedziałem na początku – nie zebrana złotówka kosztuje nas jako operatora i podmiot prywatny 100 zł kary. Jeśli taka efektywność będzie po stronie Generalnego Inspektora Transportu Drogowego, trzymam kciuki. Ale też chciałbym zaznaczyć, że w przedstawionych dokumentach ministerstwo szacuje koszty związane z dalszą obsługą tego systemu przez obecnego operatora na ok. 7 mld zł. Koszty związane z obsługą tego systemu przez Inspekcję na 5,3 mld zł. My zrobimy to na pewno poniżej 4 mld zł. Decyzję pozostawiam właścicielowi systemu.

I jeszcze jedna rzecz – chciałbym, żebyśmy porównywali gruszki do gruszek, a nie gruszki do czegoś, co rośnie na wierzbach. Otóż, jeśli danina publiczna jest zbierana netto, bo przychody do systemu, przychody zaksięgowane na kontach KFD – jak powiedział pan minister do końca października było to 8 mld 750 mln zł – są przychodami netto. Nie są opodatkowane. Zatem o kosztach też mówmy netto. Nie dorzucajmy do nich VAT, ponieważ – o ile mnie pamięć nie myli – VAT nie jest kosztem a przychodem Skarbu Państwa. Zatem koszty netto łącznie wyniosły 2,8 mld zł *versus* zebrane 8,750 mld zł. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Został zgłoszony wniosek o odrzucenie sprawozdania podkomisji. Wobec powyższego niezwłocznie poddaję ten wniosek pod głosowanie.

Kto z państwa posłów jest za przyjęciem tego wniosku proszę o podniesienie ręki?(7) Kto jest przeciwnego zdania? (16) Kto wstrzymał się? (0)

Wniosek o odrzucenie sprawozdania nie został przyjęty.

Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę na dalszym etapie procedowania traktować ten wniosek jako wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czyli w tej chwili możemy przystąpić do analizy sprawozdania.

Czy do tytułu ustawy są uwagi? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy tytuł ustawy.

Czy do zmiany pierwszej są uwagi?

Proszę bardzo, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, mam dwie poprawki do zmiany pierwszej. Pierwsza poprawka dotyczy zmiany brzmienia pkt 5 w dodawanym ust. 1a w art. 13hb w literze b). Chodzi o to, żeby nie zawężać katalogu podmiotów, którym Główny Inspektor Transportu Drogowego może powierzyć wykonywanie niektórych czynności, wyłącznie do instytucji państwowych. Tak wynika z tego artykułu.

Uważamy, że firmy prywatne – co pokazało doświadczenie – wykonują tego typu czynności zdecydowanie taniej i sprawniej, co oznacza, że bardziej efektywnie niż państwo. Dlatego składam poprawkę w pkt 5, aby umożliwić wykonywanie czynności innym podmiotom, których wybór następuje zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych. Uważamy, że ograniczanie wyłącznie do państwowych jednostek jest niecelowe.

Mam jeszcze prośbę. Padły kwoty, które odnosiły się do kosztów funkcjonowania tego systemu. Przed chwilą pan, który przedstawiał stanowisko obecnego operatora systemu twierdził, że są w stanie świadczyć tę usługę za ok. 4 mld zł, jeżeli dobrze zrozumiałem. Natomiast z kalkulacji przedstawionej przez wnioskodawców wynika, że to będzie kosztowało ponad 5 mld zł. Czyli prawie 1,5 mld zł więcej niżby świadczyła te usługi firma prywatna. Prosiłbym pana ministra o odniesienie się do tego, bo to jednak jest – powie-

działbym – bardzo poważna różnica przemawiająca – myślę, że chyba wszyscy zgodzimy się co do tego – na korzyść firmy, która świadczy teraz tę usługę.

Od razu przedstawię drugą poprawkę. Szanowni państwo, w tej poprawce chodzi o to, żeby nadać nowe brzmienie ust. 1j. Otóż, zgodnie z proponowanym brzmieniem Główny Inspektor Transportu Drogowego może zawrzeć umowę z pominięciem Prawa zamówień publicznych. Oczywiście, takie rzeczy mogą się zdarzyć. Są takie specyficzne przypadki. Natomiast wątpliwości budzi fakt, że kwota wartości zamówienia, które zostało zawarte z pominięciem przepisów ustawy – Prawo zamówień publicznych, jest tajemnicą.

Pan minister tłumaczył to podczas posiedzenia Komisji, że to może być tajemnica firmy, ale szanowni państwo, fundusze budżetowe powinny być jawne dla obywateli. Jeżeli zawieramy umowę w trybie – powiedziałbym – niejawnym, w zasadzie niekonkurencyjnym z pominięciem Prawa zamówień publicznych, czyli to już rodzi podejrzenia, że może dochodzić do nadużyć, ponieważ nie jest to tryb jawny, to jednak wartość tego zamówienia w celu weryfikacji przynajmniej – powiedziałbym – ogólnej kwoty tego zamówienia powinna być podana do wiadomości publicznej. W związku z tym proponuję, aby w ust. 1j Główny Inspektor Transportu Drogowego podawał nie tylko nazwę firmy lub podmiotu, któremu zlecono wykonywanie tych czynności, ale również wartość tego zamówienia. To jest absolutnie konieczne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy pan poseł dostarczył poprawki?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Oczywiście, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy rząd chciałby odnieść się do tych poprawek?

Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

One zostały omówione na posiedzeniu podkomisji. Tutaj nie ma żadnych nowych argumentów. Nadal uważamy, oczywiście nie jesteśmy w stanie w tej chwili podać, bo to byłoby – że tak powiem – trudne do wyjaśnienia, jakie w tej chwili założenia ma Inspekcja Transportu Drogowego. My – jak mówiłem – zakładamy niższe koszty niż te, które mogłyby być wydawane w dotychczasowym systemie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy można prosić państwa o uwagę? Obrady nie będą same prowadzić się. Bardzo prosimy, żeby jednak dostosować się do…

Bardzo proszę, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję bardzo. Panowie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni goście, w uzasadnieniu do projektu padają dwa wskaźniki. Pierwszy – 30%, drugi – 20%. I jeden i drugi wskaźnik w uzasadnieniu do projektu państwo przedstawiają jako ten wskaźnik, o który jesteście w stanie obniżyć koszty. Skoro w projekcie padają bardzo konkretne wskaźniki o jakie jesteście w stanie obniżyć te koszty, to rozumiem, że państwo czy Inspekcja dokonaliście konkretnej analizy, a nie są to kwoty czy wskaźniki z sufitu. Bardzo prosiłbym o odniesienie się, bo to jest pytanie, na które nie uzyskałem odpowiedzi podczas posiedzenia podkomisji. W związku z tym bardzo prosiłbym, żeby pan minister był uprzejmy odpowiedzieć na to pytanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Wobec tego poddaję pod głosowanie…Proszę państwa, który raz z rzędu możemy dyskutować.

Czy pan minister chce odpowiedzieć?

Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

Proszę państwa, w ocenie skutków regulacji te kwoty są podane. Proszę spojrzeć na str. 7, gdzie podajemy, że 30%. Mówimy o kosztach inwestycyjnych, gdzie jest – naszym zdaniem – możliwe uzyskanie 30% oszczędności, natomiast 20% kosztów ogółem. To jest zawarte w ocenie skutków regulacji. I my to podtrzymujemy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, to co jest napisane, to wszyscy widzą. Problem w tym, że nie bardzo wiadomo skąd państwo wzięli te kwoty. Tu jest pytanie – na jakiej podstawie państwo uważają, że jesteście w stanie 30% taniej wykonać prace instalacyjne, prace wdrożeniowe i o 20% taniej obsługiwać. Bo moglibyście państwo wpisać 70% taniej instalacja i 80% taniej obsługa. Ale skąd te dane?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, rząd.

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jakieś założenia musimy przyjąć. Przyjęliśmy na podstawie założeń, które mamy i doświadczeń Inspekcji Transportu Drogowego, że takie oszczędności możemy uzyskać…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie pośle, bardzo proszę, żeby pan nie zabierał głosu. Proszę zgłosić się. Wtedy udzielę panu głosu.

Proszę państwa, poddaję pod głosowanie poprawkę do zmiany pierwszej w art. 13hb lit. b) w dodawanym ust. 1a i tak jak w brzmieniu, które mam przed sobą. Muszę je odczytać, bo państwo nie macie tej poprawki, chyba, że państwo uwierzycie prezydium, że tak jest jak jest. Jest wniosek pana posła Stanisława Żmijana, żeby czytać. W art. 1 w zmianie pierwszej w art. 13hb lit. b) w dodanym ust. 1a nadać nowe brzmienie pkt 5: „innym podmiotom, których wybór następuje zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1579 i 2018)"

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki proszę o podniesienie ręki? (8) Kto jest przeciwnego zdania? (15) Kto wstrzymał się? (0)

Poprawka nie uzyskała większości.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Poproszę wniosek mniejszości, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze.

Poprawka nr 2 też do zmiany pierwszej. W art. 13hb lit. b) nadać nowe brzmienie ust. 1j: „Główny Inspektor Transportu Drogowego niezwłocznie podaje do publicznej wiadomości, na swojej stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej, informację o udzieleniu zamówienia, o którym mowa w ust. 1f, podając nazwę (firmę) albo imię i nazwisko podmiotu, któremu zlecono wykonanie czynności, o których mowa w ust. 1c, lub z którym zawarł porozumienie, o którym mowa w ust. 1e oraz wartość tego zamówienia, albo informację o nieudzieleniu tego zamówienia".

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki, proszę o podniesienie ręki? (6) Kto jest przeciw? (14) Kto wstrzymał się? (0).

Poprawka nie uzyskała większości.

Czy są jeszcze jakieś uwagi do zmiany pierwszej? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy zmianę pierwszą.

Przechodzimy do analizy zmiany drugiej.

Czy są uwagi do zmiany drugiej? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy zmianę drugą.

Przechodzimy do zmiany trzeciej.

Czy są uwagi do zmiany trzeciej? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy zmianę trzecią.
Czy są uwagi do zmiany czwartej? Nie widzę zgłoszeń.
Przyjęliśmy zmianę czwartą.
Czy są uwagi do zmiany piątej? Nie widzę zgłoszeń.
Przyjęliśmy zmianę piątą.
Czy są uwagi do zmiany szóstej? Nie widzę zgłoszeń.
Przyjęliśmy zmianę szóstą.
Czy są uwagi do zmiany siódmej? Nie widzę zgłoszeń.
Przyjęliśmy zmianę siódmą.
Jest poprawka do zmiany ósmej.
Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Proponuję skreślić zmianę ósmą. W obecnym brzmieniu ustawy art. 20g w wystarczający sposób precyzuje uprawnienia Straży Granicznej do realizacji zadań. Rozszerzanie o kolejne organy – Krajową Administrację Skarbową, Inspekcję Transportu Drogowego – możliwości instalacji urządzeń w pasie drogowym po pierwsze – jest niecelowe, po drugie – wychodzi poza zakres przedmiotowy ustawy, którym jest – przypominam – kwestia zmiany instytucji uprawnionej do poboru opłat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie pośle.
Ta poprawka jest bardzo jasna.
Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki, proszę o podniesienie ręki? (7) Kto jest przeciwnego zdania? (16) Kto się wstrzymał? (0)
Poprawka nie uzyskała większości.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, bardzo proszę zarówno poprzednią poprawkę – nr 2 – jak i tę – nr 3 – potraktować jako wniosek mniejszości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak jest. Dziękuję bardzo.
Przechodzimy do zmiany dziewiątej.
Czy są uwagi do zmiany dziewiątej? Nie widzę zgłoszeń.
Przyjęliśmy zmianę dziewiątą.
Czy są uwagi do zmiany dziesiątej? Nie widzę zgłoszeń.
Przyjęliśmy zmianę dziesiątą.
Czy są uwagi do całości art. 1? Nie widzę zgłoszeń.
Przyjęliśmy art. 1.
Przechodzimy do analizy art. 2.
Czy są uwagi do art. 2? Nie widzę zgłoszeń.
Przyjęliśmy art. 2.
Przechodzimy do art. 3. Została zgłoszona poprawka strony rządowej. To jest poprawka w art. 3 pkt 4 w zmianie obejmującej art. 37…
Proszę o jej przedstawienie.

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

W art. 3 pkt 4 w zmianie obejmującej art. 37gb ust. 3 w pkt 4 ustawy kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu: „obsługę użytkowników autostrady w zakresie wnoszenia opłat za przejazdy autostradą”. Uzasadnienie – proponuje się uzupełnienie katalogu czynności, które w zakresie poboru opłat za przejazd autostradą Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie mógł powierzyć innym podmiotom. Istotą poprawki jest wprowadzenie możliwości zlecenia podmiotom trzecim obsługi użytkowników autostrady w zakresie technicznych aspektów wnoszenia opłat za przejazd autostradą. W pojęciu tym mieści się w szczególności zapewnienie obsady miejsc obsługi klienta, w których wykonywane są czynności techniczne dotyczące poboru opłat za przejazd autostradą obejmujące wnoszenie tych opłat zarówno w formie gotówkowej, jak i bezgotówkowej – kartą płatniczą.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy są uwagi lub pytania?

Proszę bardzo, pan poseł.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję bardzo. Ta poprawka wzbudza zainteresowanie. Ponieważ to, co państwo proponujecie dodać w ust. 3 w pkt 5 jest opisane w ust. 1, gdzie jest mowa jakie czynności w drodze porozumienia Główny Inspektor Transportu Drogowego może zlecić jednostkom publicznym kontrolowanym przez państwo. I właśnie jedną z tych czynności są czynności związane z poborem opłaty za przejazd autostradą.

Panie ministrze – to tak, jakby państwo „prawą ręką za lewe ucho" – czy nie lepiej jest w art. 37gb ust. 1 – co proponowałem na posiedzeniu podkomisji – wpisać podmioty nie tylko publiczne, ale też prywatne. Wtedy zachowuje to pewną ciągłość. Natomiast z jednej strony państwo w art. 37gb ust. 1 niejako zmuszają Głównego Inspektora Transportu Drogowego, żeby czynności związane z poborem opłat za przejazd autostradą zlecał wyłącznie jednostkom publicznym – państwowym, natomiast wprowadzacie pkt 5 jako wyjątek w ust. 3. To zastanawiające. Może też rodzić sprzeczność w interpretacji. Dlatego że w ust. 1 jest wyraźnie napisane, że czynności związane z poborem opłaty za przejazd autostradą – nie tylko nie techniczne, nie organizacyjne – tylko wszystkie czynności związane z poborem opłat za przejazd autostradą mogą realizować wyłącznie jednostki będące pod kontrolą państwa.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy ministerstwo chce się odnieść?

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

Wracamy do dyskusji, czy wszystkie czynności mogą być zlecane, czy nie. Nie chcemy zlecać wszystkich czynności, bo to rzeczywiście byłoby to tylko i wyłącznie techniczne powierzenie obsługi Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, który zleca wszystko innemu podmiotowi. Na tym nam nie zależy. Natomiast to jest bardzo wąskie upoważnienie, które mówi tylko i wyłącznie o obsłudze użytkowników w zakresie wnoszenia opłat za przejazd autostradą. I tylko chcemy dać taką możliwość dać. To dość duża liczba osób. Nie chcemy, żeby np. wszystkie te osoby musiały być pracownikami Inspekcji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Proszę, panie pośle.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, w takim razie dwie poprawki. Pierwsza dotyczy zmiany brzmienia art. 37gb ust. 1 pkt 5. Proponuję nie zawężać tych podmiotów wyłącznie do określonych w art. 3 ust. 1 pkt 1 – 3a ustawy – Prawo zamówień publicznych, tylko generalnie poszerzyć o wszystkie podmioty, czyli również firmy prywatne. Druga poprawka w zmianie czwartej do art. 37gb ust. 10 – jest dostarczona do prezydium, do pana przewodniczącego – w taki sposób, aby również po zleceniu zamówienia w trybie innym niż wynikający z ustawy – Prawo zamówień publicznych Główny Inspektor Transportu Drogowego musiał publikować wartość tego zamówienia. Bo dzisiaj te przepisy powodują, że to będzie dla obywateli niejawna informacja, a w połączeniu z trybem poza zamówieniami publicznymi, utajnianie informacji o kwocie – wartości tego zamówienia rodzi oczywiste pytania, dlaczego to właśnie w ten sposób jest skonstruowane. Dlatego zgłaszam do zmiany czwartej te dwie poprawki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czyli mamy sytuację, że do zmiany czwartej zostały zgłoszone poprawka ze strony rządowej i dwie poprawki przez pana posła Suchonia. Do innych zmian nie ma poprawek.

Dlatego przeszedłem od razu do analizy tej zmiany. Za chwilę wrócimy do zmiany pierwszej, drugiej i trzeciej. W tej chwili jesteśmy przy zmianie czwartej.

Kto z państwa jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez rząd proszę o podniesienie ręki? (18) Kto jest przeciw? (5) Kto wstrzymał się? (0)

Przyjęliśmy poprawkę rządową do zmiany czwartej.

Legislator Wojciech Paluch:

Panie przewodniczący, pan ją przejmuje, oczywiście.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak. Podpisana jest.

Teraz przystępujemy do rozpatrzenia poprawek zgłoszonych przez pana posła Suchonia.

Poprawka nr 4 do zmiany czwartej – w art. 3 w zmianie czwartej w dodawanym art. 37gb w dodawanym ust. 1 nadać nowe brzmienie pkt 5: „innym podmiotom, których wybór następuje zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579 i 2018)".

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki, proszę o podniesienie ręki? (6) Kto jest przeciwnego zdania? (17) Kto wstrzymał się? (0)

Poprawka nie uzyskała większości.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Wniosek mniejszości, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Będzie głosowana jako wniosek mniejszości.

Teraz poprawka nr 5 – w art. 3 w dodawanym art. 37gb nadać nowe brzmienie ust. 10: „Główny Inspektor Transportu Drogowego niezwłocznie podaje do publicznej wiadomości, na swojej stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej, informację o udzieleniu zamówienia, o którym mowa w ust. 6, podając nazwę (firmę) albo imię i nazwisko podmiotu, któremu zlecono wykonywanie czynności, o których mowa w ust. 3, lub z którym zawarto porozumienie, o którym mowa w ust. 5 oraz wartość tego zamówienia, albo informację o nieudzieleniu tego zamówienia".

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki, proszę o podniesienie ręki? (8) Kto jest przeciwnego zdania? (15) Kto wstrzymał się? (0)

Poprawka nie uzyskała akceptacji.

Zatem przystępujemy do analizy art. 3.

Czy do zmiany pierwszej są uwagi? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy zmianę pierwszą.

Czy do zmiany drugiej są uwagi? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy zmianę drugą.

Czy do zmiany trzeciej są uwagi? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy zmianę trzecią.

Zmianę czwartą już analizowaliśmy.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia zmiany czwartej? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy zmianę czwartą. Tu jest poprawka rządowa przyjęta przez posłów.

Przystępujemy do rozpatrzenia zmiany piątej.

Czy są uwagi do zmiany piątej? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy zmianę piątą.

Czy są uwagi do zmiany szóstej? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy zmianę szóstą.

Czy są uwagi do zmiany siódmej? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy zmianę siódmą.

Czy są uwagi do zmiany ósmej? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy zmianę ósmą.

Teraz cały art. 3.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 3? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy art. 3.

Przystępujemy do rozpatrzenia art. 4.

Czy do zmiany pierwszej są uwagi? Nie widzę zgłoszeń.
Przyjęliśmy zmianę pierwszą.
Czy do zmiany drugiej są uwagi? Nie widzę zgłoszeń.
Przyjęliśmy zmianę drugą.
Czy do zmiany trzeciej są uwagi? Nie widzę zgłoszeń.
Przyjęliśmy zmianę trzecią.
Czy do zmiany czwartej są uwagi? Nie widzę zgłoszeń.
Przyjęliśmy zmianę czwartą.
Czy do zmiany piątej są uwagi? Nie widzę zgłoszeń.
Przyjęliśmy zmianę piątą.
Czy do zmiany szóstej są uwagi?
Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chciałbym tutaj – w uzgodnieniu z rządem – zaproponować poprawkę w art. 4 – zmiana szósta – obejmującą art. 55a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, aby ust. 2 otrzymał następujące brzmienie: „Inspekcja Transportu Drogowego przetwarza dane osobowe wskazane w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 2016/679 wyłącznie w przypadku gdy: po pierwsze – zostały one przekazane dobrowolnie przez stronę w ramach postępowania prowadzonego przez organ Inspekcji, po drugie – jest to konieczne dla weryfikacji prawidłowości przekazanych przez stronę danych, o których mowa w pkt 1, po trzecie – z przepisów prawa wynika konieczność przetwarzania tych danych, po czwarte – jest to niezbędne dla wykonania wyroku sądu”.

Chciałbym w kilku zdaniach uzasadnić poprawkę. Poprawka przewiduje możliwość rozszerzenia przetwarzania przez Inspekcję Transportu Drogowego w ramach rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych. Ten przypadek, o którym tutaj mówimy, ma na celu umożliwienie Inspekcji Transportu Drogowego weryfikację prawidłowości danych, które zostały przekazane dobrowolnie przez stronę w ramach postępowania prowadzonego przez Inspekcję. Z uwagi na to, że charakter postępowań prowadzonych przez Inspekcję, jak postępowania administracyjne, karno-wykroczeniowe, których wynik powinien opierać się o wiarygodnie ustalony stan faktyczny, Inspekcja musi mieć możliwość sprawdzania czy informacje, czy też dowody przedłożone przez stronę odpowiadają rzeczywistości.

Jeśli strona rządowa, chciałaby coś uzupełnić, to proszę bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

Myślę, że przychylamy się do tej poprawki.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rząd przychyla się do poprawki. Posłowie ją przejmują.

Uprzedzam, że jest jeszcze poprawka pana posła Suchonia. Przejdziemy do niej, ale najpierw przegłosujemy poprawkę pana posła Polaczka.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia tej poprawki? Nie widzę zgłoszeń.

Wobec tego przyjęliśmy zmianę szóstą…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Generalnie chodzi o przetwarzanie danych wrażliwych z uwagi na charakter postępowań, które prowadzi Inspekcja. Taka jest istota i sens uzupełnienia brzmienia w stosunku do przedłożonego projektu pierwotnego i sprawozdania podkomisji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Zatem przyjęliśmy zmianę szóstą.

Ale jeszcze jest przed nami poprawka zgłoszona przez pana posła Suchonia, która brzmi następująco: W art. 4 w zmianie szóstej skreślić dodawany art. 55b. Tak?

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Tak, panie przewodniczący. Chodzi o to, żeby z tego projektu usunąć ekstraordynaryjne przepisy, które umożliwiają wgląd do danych gromadzonych przez operatora w ramach pobierania opłat za przejazd drogami. Chyba już wszystkim służbom, które istnieją, nie wiem, tylko gabinety stomatologiczne nie będą miały dostępu do gromadzonych danych. To są oczywiście dane wrażliwe. To dane, które umożliwiają analizę biznesową. Tutaj jest bardzo szeroki dostęp dla wszystkich służb, prokuratorów, sądów w trybie *online* w zasadzie bez zgłaszania żadnego wniosku. Tak wynika z tych przepisów.

To oczywiście bardzo mocne wejście w sferę prywatności – z jednej strony, chociaż mówimy o poruszaniu się autostradami, z drugiej strony – nadmierna ingerencja w prowadzenie działalności gospodarczej. A przecież wszystkie dane, które są potrzebne w ramach toczących się postępowań wszystkie służby mogą uzyskiwać na podstawie już istniejących przepisów. Tak że te przepisy ekstraordynaryjne są zupełnie niepotrzebne, a ponadto wykraczają poza merytoryczny zakres projektu, którym jest – przypominam – zmiana instytucji uprawnionej do poboru opłat za korzystanie z dróg, a nie ustawa o nadzorze państwa nad tymi, którzy jeżdżą po polskich drogach. Bardzo proszę o przyjęcie tej poprawki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę o stanowisko rządu w tej sprawie.

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

Panie przewodniczący, po raz kolejny będziemy powtarzali to samo, co mówiliśmy. Już z obecnych przepisów większość, czy właściwie wszystkie z tych organów mają możliwość dostępu do tych informacji…

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Na wniosek…

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

i nadal to zachowujemy…

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Tu jest bez wniosku.

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

Ust. 2 precyzuje, co powinien zawierać wniosek. Panie pośle, proszę przeczytać…

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Proszę zwrócić uwagę na ust. 3.

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

To, że jest *online* nie znaczy, że nie należy składać wniosku. Poprzednio te organy też występowały, żeby mogły mieć taki dostęp. Natomiast nie było możliwości technicznych. Teraz zakładamy, że dostęp techniczny będzie możliwy. Dlatego będzie dostęp *online* , ale niezależnie od tego wniosek trzeba składać. W przepisie jest dokładnie określone co ten wniosek musi zawierać. Wyraźnie jest określone, że dostęp może być tylko w zakresie niezbędnym do realizacji ustawowych zadań tych organów. Zatem nie ma tutaj żadnego „drugiego dna” czy jakiś rzeczy, które tworzyłyby nową rzeczywistość inną niż obecnie. Absolutnie nie ogranicza to w żaden sposób istniejącej ochrony danych. Nawet zwiększamy tę ochronę. Przed chwilą została zgłoszona poprawka pana posła Polaczka. Tak że absolutnie nie zgadzamy się z tą argumentacją.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czyli stanowisko rządu jest negatywne.

Pan poseł Suchoń, proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Nie mogę nie odnieść się do tego, co mówił pan minister, ponieważ nie wiem, czy świadomie, czy nie, ale wprowadza pan Komisję w błąd. Otóż, ust. 3 tego artykułu wyraźnie

mówi, że podmioty, o których mowa w ust. 1 pkt 1 – 3 i pkt 5 – 11, czyli w zasadzie wszystkie poza bodajże ABW, będą mogły pobierać te dane bez konieczności składania pisemnych wniosków, jeżeli jest to uzasadnione rodzajem lub zakresem wykonywanych zadań. To jest oczywiste, ale bez konieczności składania pisemnych wniosków będą miały dostęp do wszystkich informacji – w jaki sposób pobierane są opłaty, gdzie są pobierane – bez konieczności udowadniania, że jest to potrzebne do toczącego się postępowania. To dotyczy też autostrad – którędy jechał autostradą, w którym miejscu płacił. To są informacje, do których będzie dostęp *online* .

Poza tym panie ministrze, nie wiem dlaczego znowu wprowadza pan Komisję w błąd, że nie ma technicznych możliwości pozyskiwania tych danych. Jest system informatyczny, który funkcjonuje *online* , który ma interfejsy do połączenia ze światem. Jedyne czego nie było, to zdaje się upoważnienia ustawowego do tego rodzaju pobierania danych. Ten przepis jest…Wiadomo o co chodzi. Chodzi o to, żeby te wszystkie służby bez żadnego nadzoru sądowego, prokuratury mogły po prostu gmerać w życiu prywatnym Polaków i badać biznesy prowadzone przez Polaków. To jest oczywiście daleko wykraczające poza materię tego projektu. Bardzo proszę usunąć propozycję tego artykułu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję.

Pozostaje mi tylko poddać pod głosowanie poprawkę. Chyba, że pan minister chciałby jeszcze zabrać głos? Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

Jednak panie pośle, ust. 4 tego przepisu zawiera mimo wszystko obowiązek złożenia wniosku, w którym trzeba wskazać dane podlegające udostępnieniu, osoby uprawnione do przetwarzania tych danych. Następnie oświadczenie, że podmioty te posiadają: urządzenia umożliwiające odnotowanie w systemie kto, kiedy i w jakim… oraz jakie dane uzyskał, zabezpieczenie techniczne i organizacyjne uniemożliwiające wykorzystanie tych danych niezgodnie z celem ich uzyskania. I cały czas mówimy, że one mogą być tylko i wyłącznie wykorzystywane w celu realizacji ustawowych zadań tych organów. Dlatego mówię, że nic się nie zmienia.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

To tylko kwestie organizacyjne, panie ministrze. A nie konkretne dane.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rozstrzygniemy w głosowaniu.

Poddaję pod głosowanie poprawkę zgłoszoną przez pana posła Suchonia – o skreślenie art. 55b. Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki? (5) Kto jest przeciwnego zdania? (15) Kto wstrzymał się? (0)

Poprawka zgłoszona przez pana posła Suchonia została odrzucona.

Przyjęliśmy zmianę szóstą wraz z poprawką rządową.

Przechodzimy do zmiany siódmej.

Czy są uwagi do zmiany siódmej? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy zmianę siódmą.

Czy są uwagi do zmiany ósmej? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy zmianę ósmą.

Czy są uwagi do zmiany dziewiątej? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy zmianę dziewiątą.

Pytanie do ministra, tak?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W zmianie dziewiątej po art. 77 dodaje się art. 77a, gdyby doprecyzować co rozumiemy przez systemem pracy zmianowy. Nie wiem, jaka jest relacja tej definicji do Kodeksu pracy. Czy ta definicja jest przewidziana w Kodeksie pracy? Jeśli nie, to jak w Inspekcji Transportu Drogowego definiuje się system zmianowy w ramach dokonywanych zmian i tego, o czym mówił główny inspektor i ministerstwo, jeśli chodzi o 24 godzinny system realizowania obowiązków przez wszystkie jednostki podległe Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego.

Zadaję pytanie, dlatego że pojawiają się wątpliwości ze strony związków zawodowych, które były reprezentowane na posiedzeniu podkomisji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

W tej samej materii pan poseł Żmijan ma pytanie.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, otóż, te zmiany dotyczą statusu pracowników Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Oczywiście, tymi regulacjami zmieniamy status tych pracowników. Nie ulega wątpliwości, że pracownikom będą przysługiwały roszczenia. M.in. dlatego następuje zmiana statusu, że będzie obowiązywała praca 24 godziny na dobę w ciągu 7 dni, czyli praca ciągła. Oczywiście, tutaj państwo pokazujecie, że pracownicy otrzymają rekompensatę. Jeśli chodzi o wielkość rekompensat – dyskutowaliśmy o tym na posiedzeniu podkomisji – one się nie mają nijak do nowego statusu pracowników. W związku z tym pozwalam sobie dołączyć się i zabrać głos jeszcze w tej sprawie, ponieważ strona społeczna – przedstawiciele związków zawodowych działających w Inspekcji Transportu Drogowego bardzo wyraźnie mówili o tym na posiedzeniu podkomisji. Chciałbym, żeby to także wybrzmiało na posiedzeniu Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

Panie przewodniczący, jeżeli chodzi o system zmianowy, to określa to ust. 3 – w zmianowym systemie czasu pracy pracę wykonuje się na zmiany trwające po 8 godzin na dobę. W szczególnie uzasadnionych przypadkach pracodawca może wprowadzić wykonywanie pracy na zmiany trwające po 12 godzin na dobę. Z tym, że w systemie, o którym mowa niżej – ust. 4 zdanie pierwsze – pracownik nie może wykonywać pracy na więcej niż dziesięciu zmianach w porze nocnej w miesiącu kalendarzowym i zdanie drugie – pracownik nie może wykonywać pracy na więcej niż ośmiu zmianach w porze nocnej w miesiącu kalendarzowym. Zatem są gwarancje, że oczywiście będą zachowane wszystkie wymogi związane z czasem pracy obowiązującym według Kodeksu pracy. Czyli zmiany są 8- lub 12-godzinne.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Zadaję to pytanie tylko w relacji do Kodeksu pracy, który według mojej wiedzy – jak to sprawdzałem, może mylę się – nie przewiduje takiej definicji jak zmianowy system pracy. To jest adresowane w tej ustawie. Jeśli byłyby wątpliwości, czy mogłyby być wyjaśnione czy w toku dalszych prac. Nie chcę dzisiaj się nad tym rozwodzić. Chodzi mi tylko, że jest czystość intencji. Bo zmieniamy dość znacząco funkcjonowanie Inspekcji Transportu Drogowego jako całości, natomiast mówimy o definicji, która jest dedykowana potencjalnie dla tej ustawy i dla tej instytucji.

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

W konsultacjach brało udział Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej i nie zgłaszało żadnych wątpliwości do tego przepisu. Przepisy dotyczące czasu pracy powstawały w konsultacjach, a nawet pod nadzorem resortu pracy. Zakładamy, że one są zgodne z…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję za wyjaśnienia. O to mi chodziło.

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

…obowiązującymi przepisami.

Jeśli chodzi o odpowiedź na pytanie pana przewodniczącego Żmijana, to może pan minister Gajadhur odpowiedziałby.

Główny inspektor transportu drogowego Alvin Gajadhur:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, to już też wyjaśnialiśmy na posiedzeniu podkomisji. Inspektorzy za pracę w godzinach nadliczbowych i godzinach nocnych

otrzymają dodatkowe wynagrodzenie. Wiem, że to może nie wszystkich satysfakcjonuje. Małymi krokami poprawiamy sytuację inspektorów. To, co już mówiłem, w tym roku udało się dzięki staraniom pana ministra Adamczyka i decyzji pani premier uruchomić rezerwę na dodatki zadaniowe dla inspektorów w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego. Może one nie były w tej kwocie, w jakiej inspektorzy oczekiwali, ale chciałbym podkreślić, że pierwszy raz od iluś lat inspektorzy otrzymali takowe dodatki.

Tak samo, chociażby wprowadzony w tym roku rozporządzeniem ministra infrastruktury ekwiwalent za umundurowanie. Od 2012 r. inspektorzy nie mogli się takiego rozporządzenia doczekać. I niektórzy z inspektorów mieli pełne szafy mundurów, których tak naprawdę nie używali. Dzięki stosownym zmianom i rozporządzeniu pana ministra Adamczyka będą mogli otrzymywać stosowny ekwiwalent.

To, co też mówiliśmy na podkomisji – planujemy również odzespolenie Inspekcji Transportu Drogowego. To podkreślał pan minister Chodkiewicz. Wtedy Inspekcja będzie lepiej zarządzana. Obecnie jest pewien dualizm – inspektorzy merytorycznie podlegają Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, finansowo – wojewodzie. Niestety, w różnych województwach są pewne – czasami nawet spore – różnice w wynagrodzeniach. Jak powiedziałem, udało się w tym roku załatwić pewne dodatki. Gdy przeprowadzimy odzespolenie, wtedy wojewódzkie inspektoraty również będą w części ministra infrastruktury, będzie łatwiej zarządzać tym budżetem, będzie można ujednolicić wynagrodzenia. I – jak powiedziałem – małymi krokami poprawiamy sytuację inspektorów. Wszystkiego nie da się załatwić i usprawnić od razu. Dziękuję.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nawiązując do wypowiedzi ministra Gajadhura, *de facto* poprzez tę regulację, która jest procedowana, w efekcie musimy odzespolić całą instytucję z uwagi na funkcję, czy funkcje, które są dodawane tą ustawą. Utrzymywanie dotychczasowego modelu w relacji do przyjętych zmian jest – kolokwialnie mówiąc – mało racjonalne. Tak, że to jako uzupełnienie głosu mojego przedmówcy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze uwagi do zmiany dziewiątej? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy zmianę dziewiątą.

Mamy za sobą art. 4.

Czy są uwagi do całości art. 4 wraz z przegłosowaną poprawką? Nie widzę zgłoszeń.

Zatem przyjęliśmy art. 4.

Przechodzimy do analizy art. 5.

Czy są uwagi do art. 5? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy art. 5.

Przechodzimy do analizy art. 6.

Czy są uwagi do art. 6?

Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję bardzo. Konsekwentnie – proponuję w art. 6 ust. 2 nadać nowe brzmienie pkt 5. Zgodnie z propozycją rządu katalog podmiotów będzie ograniczony *de facto* do podmiotów, które są kontrolowane przez państwo. Natomiast poprawka, którą w tej chwili zgłaszam zmierza do tego, aby czynności związane z przejęciem czy pobieraniem opłat mogły wykonywać również podmioty prywatne. Nie tylko państwowe, ale również prywatne. To będzie pierwsza poprawka.

Od razu zaprezentuję drugą poprawkę dotyczącą ust. 11. Podobnie jak w poprzednich, proponuję, aby wartość zamówienia, które zostało zlecone w trybie innym niż wynikający z przepisu ustawy – Prawo zamówień publicznych była podawana do wiadomości publicznej, łącznie z nazwą podmiotu, któremu zlecono wykonywanie tych prac. To kwestia jawności życia publicznego. Przepis zaproponowany przez rząd prowadzi do ukrycia przed obywatelami wydatków, które dokonywane są w trybach nietransparentnych określonych w dodawanych ust. 7 – 10 w art. 6. Bardzo proszę o przyjęcie tych dwóch poprawek. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jesteśmy przy art. 6. Mamy poprawkę zgłoszoną przez pana posła Suchonia. W art. 6 w ust. 2 nadać nowe brzmienie pkt 5: „innym podmiotom, których wybór następuje zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1579 i 2018)”.

Poddaję pod głosowanie poprawkę.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki, proszę o podniesienie ręki? (5) Kto jest przeciw? (13) Kto wstrzymał się? (0)

Poprawka nie zyskała akceptacji.

Mamy jeszcze poprawkę do art. 6. W art. 6 nadać nowe brzmienie ust. 11: „Główny Inspektor Transportu Drogowego niezwłocznie podaje do publicznej wiadomości, na swojej stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej, informację o udzieleniu zamówienia, o którym mowa w ust. 4, podając nazwę (firmę) albo imię i nazwisko podmiotu, któremu zlecono wykonanie czynności, o których mowa w ust. 4, lub z którym zawarł porozumienie, o którym mowa w ust. 6 oraz wartość tego zamówienia, albo informację o nieudzieleniu tego zamówienia”

Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki, proszę o podniesienie ręki? (5) Kto jest przeciwnego zdania? (13) Kto wstrzymał się? (0)

Poprawka nie zyskała większości.

Pan poseł, proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, proszę te poprawki potraktować jak wnioski mniejszości, podobnie jak wszystkie poprzednie, które zgłaszałem w trakcie posiedzenia Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Biuro Legislacyjne, proszę.

Legislator Wojciech Paluch:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, mamy wątpliwość w kontekście art. 6 ust. 4. To jest przepis *stricte* przejściowy mówiący, iż Główny Inspektor Transportu Drogowego może zlecić wykonywanie niektórych czynności podmiotom innym niż wskazane w ust. 2 wyłącznie w zakresie… i teraz w kontekście pkt 4 pragniemy zauważyć, że konsekwentnie biorąc pod uwagę przyjęty art. 13hb ust. 1c pkt 4 ustawy o drogach publicznych, czy nie należałoby dopisać również kontroli prawidłowości uiszczania opłaty elektronicznej? To pytanie do strony rządowej.

A w aspekcie pkt 5 konsekwentnie wydaje nam się, że tutaj powinniśmy już skreślić wyraz „składowy”, czyli byłyby to tylko „elementy elektronicznego systemu poboru opłat.

To nasze dwie wątpliwości, wynikają z wcześniej przyjętych rozwiązań w projekcie. Prosilibyśmy o ustosunkowanie się strony rządowej i ewentualnie przejęcie i przyjęcie propozycji poprawek.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę o stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

Dziękuję, panie przewodniczący. Tak, zgadzamy się ze stanowiskiem Biura Legislacyjnego. Rzeczywiście, należy też objąć pobór opłaty elektronicznej kontrolą prawidłowości jej uiszczania. Naszym zdaniem, to jest konsekwencja wcześniej wprowadzonych zmian. Podobnie, jak w kolejnym podpunkcie rzeczywiście „elementy składowe” to nieprawidłowe sformułowanie. Wystarczy tylko „elementy elektronicznego systemu poboru opłat”. Przychylamy się do tych poprawek.

Legislator Wojciech Paluch:

Jeżeli państwo pozwolą, to przeczytam pkt 4 i 5 w jakim brzmieniu przyjęliby państwo na posiedzeniu. Pkt 4 nadać brzmienie: „świadczenia usług telekomunikacyjnych zapew-

niających wymianę danych pomiędzy urządzeniami i elementami elektronicznego systemu poboru opłat lub systemu poboru opłat za przejazd autostradą, a także innych usług towarzyszących, umożliwiających pobór opłaty elektronicznej, kontrolę prawidłowości jej uiszczenia lub opłaty za przejazd autostradą". Pkt 5 – „produkcji, dostawy, instalacji oraz wdrożenia urządzeń i elementów elektronicznego systemu poboru opłat, w tym infrastruktury teleinformatycznej oraz oprogramowania lub systemu poboru opłat za przejazd autostradą, a także ich serwisu i utrzymania".

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Przejmujemy tę poprawkę, skoro stanowisko rządu jest pozytywne.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia tej poprawki? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy poprawkę w art. 6 ust. 4 projektu ustawy pkt 4 i 5.

Czy do art. 6 są jeszcze uwagi? Nie widzę zgłoszeń.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia całości art. 6? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy art. 6.

Przechodzimy do art. 7

Czy są uwagi do art. 7? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy art. 7.

Czy są uwagi do art. 8? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy art. 8.

Czy są uwagi do art. 9? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy art. 9.

Czy są uwagi do art. 10? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy art. 10.

Czy są uwagi do art. 11? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy art. 11.

Czy są uwagi do art. 12? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy art. 12.

Czy są uwagi do art. 13? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy art. 13.

Czy są uwagi do art. 14? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy art. 14.

Czy są uwagi do art. 15? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy art. 15.

Czy są uwagi do art. 16? Nie widzę zgłoszeń.

Przyjęliśmy art. 16.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia całości projektu? Został zgłoszony sprzeciw.

Wobec tego musimy głosować. Kto z państwa jest za przyjęciem sprawozdania podkomisji, proszę o podniesienie ręki? (13) Kto jest przeciw? (5) Kto wstrzymał się? (0)

Komisja przyjęła sprawozdanie podkomisji.

Pozostaje nam wybór posła sprawozdawcy.

Jeszcze pan minister chciał zabrać głos. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałbym podziękować za merytoryczną dyskusję, przyjęcie naszych wyjaśnień. Czasami musi dojść do głosowań poprawek, o czym już wcześniej mówił pan przewodniczący Żmijan. Tak że ja mimo wszystko dziękuję, że państwo posłowie zaangażowaliście się i składaliście poprawki. One nie znalazły naszego uznania. Natomiast świadczą o rzeczywiście dobrym przygotowaniu się do tego ważnego problemu, przed którym stoimy. Jeszcze raz dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Na pewno wiceprzewodniczący będzie bardzo dobrze przygotowany.

Proszę bardzo, pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chciałem zgłosić kandydaturę pana przewodniczącego Bogdana Rzońcy jako posła sprawozdawcy, aby kontynuował tę pracę jako szef podkomisji i sprawozdawca tej ustawy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy są inne kandydatury? Nie widzę zgłoszeń.

Wyrażam zgodę. Rozumiem, że zostałem wybrany przez aklamację.

Dziękuję bardzo.

Dziękuję państwu za udział w posiedzeniu. Do zobaczenia jutro.